Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4349**

16. Wahlperiode 19. 02. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Lutz Heilmann, Dr. Gesine Lötzsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4241 –

Sicherheit der Seeschifffahrt im Jade-Fahrwasser

Die Zahl großer Schiffe, die zukünftig im Jade-Fahrwasser infolge diverser Ausbaupläne (z. B. neuer Flüssiggas-Terminal, Jade-Weser-Port, Erweiterung des Chlorchemiewerks und der Ölraffinerie, zweiter Kraftwerksblock sowie Kohleimporte für das Hinterland) unterwegs sein werden, nimmt zu, und angesichts der jüngsten Containerschiffsgeneration, mit rund 10 000 Behältern an Bord, gewinnt Wilhelmshaven – der zurzeit noch einzige Tiefwasserhafen Deutschlands – an Bedeutung. Die Länder Niedersachsen und Bremen arbeiten an der Realisierung des Jade-Weser-Ports, wofür die Fahrrinne der Jade teilweise verlegt werden soll.

Gegenwärtig wird die vertiefte Fahrrinne des Jade-Fahrwassers mit 300 Metern Breite angegeben. Bei mittlerem Springtide-Niedrigwasser hat sie 18 Meter Solltiefe (Seekartenangabe). Außerhalb der vertieften Fahrrinne liegt die Wassertiefe des Jade-Fahrwassers zwischen 6,5 und 30 Metern unter Seekartennull (SKN). Für das Jade-Fahrwasser gelten gemäß der Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD) u. a. Begegnungs- und Überholverbote. So besteht ein absolutes Begegnungs- und Überholverbot untereinander für Fahrzeuge, die auf die Trasse angewiesen sind.

Für große Schiffe, die gezwungen sind, die vertiefte Fahrrinne zu nutzen, besteht ein Begegnungs- und Überholverbot. Nur kleine Schiffe mit weniger als acht Meter Tiefgang dürfen das Jade-Fahrwasser ohne Lotsen befahren (Weser/Jade Lotsverordnung, § 6 Abs. 2), und für alle Schiffe gilt, sich steuerbords „so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers“ zu halten, „wie dies ohne Gefahr möglich ist“ (Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, Anlage zu § 1 Regel 9).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Februar 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wurde für die im Zuge des Baus des Jade-Weser-Ports geplante Verlegung des Jade-Fahrwassers eine sachgemäße Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, und wenn ja, welches Ergebnis hatte diese sowohl für den Fall der Durchführung der geplanten Fahrrinnenanpassungen an Unter- und Außenelbe sowie Außenweser als auch ohne diese Fahrrinnenanpassungen?

Die Verlegung der Fahrrinne in der Jade ist ausschließlich durch den Bau des Tiefwasser-Containerhafens in Wilhelmshaven (JadeWeserPort) veranlasst und dient der Minimierung der Hafenunterhaltung. Sie ist somit Teil der Hafenbaumaßnahme. Der Bund hat aufgrund der in der Verfassung festgelegten Aufgabenteilung für das von den Ländern Niedersachsen und Bremen initiierte Hafenprojekt weder die Planungs- noch Finanzierungszuständigkeit.

Im Zuge der Projektplanung wurde von den beteiligten Küstenländern ein Gutachten zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung des gesamten Hafenprojektes JadeWeserPort in Auftrag gegeben, das die Fahrrinnenverlegung mit einschließt. Nach Kenntnis der Bundesregierung belegt das Gutachten die volkswirtschaftliche Rentabilität des Gesamtprojekts, wobei die geplanten Fahrrinnenvertiefungen der Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser berücksichtigt sind.

2. Wurde im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Jade-Fahrrinne eine naturschutzfachliche Untersuchung durchgeführt?

   Wenn ja, welches Ergebnis hatte diese Untersuchung, und wo sind diese Ergebnisse einzusehen?

   Wenn nein, warum nicht?

Ja. Die Länder Niedersachsen und Bremen als Träger des Vorhabens JadeWeserPort haben die erforderliche Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) für das Gesamtprojekt als Teil der Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren erstellt. Die Planunterlagen mit den Ergebnissen der UVU wurden durch die Planfeststellungsbehörde der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nordwest bereits im Jahr 2004 öffentlich ausgelegt und in Erörterungsterminen behandelt.

3. Trifft es zu, dass die zuständige Bergbaubehörde genehmigt hat, dass der Bausand für das Terminal des Jade-Weser-Ports überwiegend aus der unmittelbaren Nachbarschaft des aufzuspülenden Hafenkörpers entnommen werden soll?

Die zuständige Bergbaubehörde ist das niedersächsische Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie in Clausthal-Zellerfeld. Von dort wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 28. September 2006 die beantragte Gewinnung von Sand aus baustellennahen Abbaufeldern zugelassen.

4. Können beim Aufspülen des Hafenterminals die durch das Ausbaggern der bestehenden Fahrrinne anfallenden Sande verwendet und somit Eingriffe in die Natur verringert werden?

   Wenn ja, für welche Mengen an Bausand ist dies geplant?

   Wenn nein, warum nicht, und was soll mit den ausgebaggerten Sanden geschehen?

Der Träger des Vorhabens JadeWeserPort plant, zur Aufspülung des Terminals einen großen Teil des Bodenaushubs zu verwenden, welcher im Zuge der Ver-

legung der Fahrrinne und der Herstellung der künftigen Hafenzufahrt anfällt. Im Gegensatz zu dem im Wesentlichen sandigen Bodenaushub ist das regelmäßig anfallende Baggergut der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) aus der laufenden Fahrrinnenunterhaltung der Innenjade überwiegend feinkörnig. Ein Einbau dieses Baggergutes in die künftige Terminalfläche ist daher nicht vorgesehen; es wird wie bisher auf die dafür ausgewiesenen Verbringstellen innerhalb des Jadeästuars umgelagert.

5. Wie viele Schiffe, die in den Jahren 2004, 2005 und 2006 das Jade-Fahrwasser befahren haben, hatten jeweils einen Tiefgang

   a) unter 15 Meter,

   b) zwischen 15 und 16 Metern,

   c) zwischen 16 und 17 Metern,

   d) zwischen 17 und 18 Metern,

   e) von mehr als 18 Metern?

a) 21 778 Schiffe (ohne Sportschifffahrt),

b) 99 Schiffe (Öltanker),

c) 12 Schiffe (Öltanker),

d) keine,

e) keine.

6. Welche einem Tidefahrplan entsprechenden Regelungen gelten im Jade-Fahrwasser auf der Basis der Trassen-Solltiefen für tideabhängige Schiffsgrößen

   a) für landwärts fahrende Schiffe bis 19 Meter Tiefgang,

   b) für seewärts fahrende Schiffe bis 18 Meter Tiefgang?

a) Für tideabhängig einlaufende Schiffe (ab einem Tiefgang von ca. 16,5 m) liegt ein Tidefahrplan vor. Er sieht ein nutzbares Tidefenster von rund einer Stunde vor.

b) Da tideabhängig auslaufende Schiffe nicht regelmäßig verkehren, wird in diesen besonderen Fällen das jeweils nutzbare Tidefenster im Einzelfall festgelegt.

7. Wie oft wurden – jeweils in den Jahren 2004, 2005 und 2006 – in der vertieften Fahrrinne des Jade-Fahrwassers Minderungen der Solltiefe (18 Meter unter Seekartennull) festgestellt, über welche Zeiträume dauerten die Minderungen der Solltiefe durchschnittlich an, und in welchem Umfange war es in diesen Jahren jeweils möglich, die Minderungen von Solltiefen zu beseitigen?

Die Fahrrinne des Jadefahrwassers wird bedarfsgerecht entsprechend der aktuellen verkehrlichen Anforderungen der Nutzer unterhalten. Schiffe bis zu 16,5 m Tiefgang können bis Wilhelmshaven tideunabhängig, bis zu 18 m Tiefgang tideabhängig verkehren. Dabei ist es für das Vorhalten einer bedarfsgerechten Sohle ausreichend, eine Sohltiefe von 18 m unter Seekartennull lediglich anzustreben. Damit werden regelmäßig erst dann Unterhaltungsbaggerungen durchgeführt, wenn die als „Solltiefe“ in der Seekarte bezeichnete Tiefenlage

von 18 m unter Seekartennull unterschritten wird und dies für die Schifffahrt zu Beeinträchtigungen führt.

Die erfragten statistischen Daten zu „Minderungen“ in Bezug auf die Solltiefe von 18 m unter Seekartennull können daher nicht angegeben werden, da in der Fahrrinne zu jeder Zeit zumindest vertretbare örtliche „Minderungen“ vorhanden sind.

8. Welche Anteile haben flächenmäßige Mindertiefen an der Gesamtzahl der festgestellten Mindertiefen an der vertieften Fahrrinne des Jade-Fahrwassers?

In der Fahrrinne der Jade gibt es zwei Streckenabschnitte mit ständigen, flächenmäßigen Eintreibungen. Überwiegend dort sind regelmäßig Unterhaltungsbaggerungen erforderlich. Darüber hinaus gibt es vereinzelte Untiefen, die ebenso bedarfsgerecht beseitigt werden. Statistische Angaben zu Mindertiefen können nicht gemacht werden; es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Mit welchen Maßnahmen und Verfahrensabläufen wird gewährleistet, die für den Unterhalt des Fahrwassers amtlich festgelegte Trassen-Solltiefe von 18 Metern unter Seekartennull durchweg einzuhalten und gemessene Mindertiefen gegebenenfalls kurzfristig – also binnen einer Woche – zu beseitigen?

   a) Zu welchen Anteilen wurden in den vergangenen vier Kalenderjahren einerseits vereinzelt auftretende, andererseits flächenmäßig ausgebreitete Mindertiefen festgestellt und beseitigt?

   b) Wie hoch lässt man Mindertiefen aufwachsen, ehe sie bebaggert werden?

   c) Welches Höchstmaß an Mindertiefen ist bereits mehr als einmal aufgetreten?

   d) Werden Mindertiefen durch Bebaggerungen in aller Regel wieder vollständig zurück auf Solltiefe gebracht?

   e) Welches Maß an Mindertiefen wurde in den vergangenen vier Kalenderjahren jeweils über Zeiträume von mehr als einer Woche in Kauf genommen?

a) Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

b) Die grundsätzliche Unterhaltungsstrategie ist in der Antwort zu Frage 7 beschrieben. Von einer möglichen Beeinträchtigung der Schifffahrt kann regelmäßig ausgegangen werden, wenn die Tiefenlage der Fahrrinnensohle 17,5 m unter Seekartennull unterschreitet.

c) 17,0 m unter Seekartennull.

d) Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen. Ziel der Baggerung ist die vollständige Beseitigung der möglichen Beeinträchtigung der Schifffahrt.

e) Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 9b verwiesen.

10. Bis zu welchem Tiefgang können Schiffe die Trasse bei normaler Tide-Niedrigwasserphase (MSpTNW) unter Berücksichtigung der aktuellen Peilpläne befahren?

Bei mittlerem Springtide-Niedrigwasser können Schiffe mit bis zu 16,5 m Tiefgang verkehren.

11. Mit welchen Maßnahmen wird in den einzelnen Trassenabschnitten gewährleistet, die Trassensohle von 18 Metern unter Seekartennull durchgängig auf 300 Meter Breite zu halten?

    a) Welche Sohlbreiten werden in den einzelnen Trassenabschnitten vorgehalten?

    b) Welche Sediment-Aufhöhungen über Solltiefe haben sich möglicherweise in Seitenstreifen der Trasse, die nicht mehr unterhalten werden, eingestellt?

    c) Wie wurden und werden die Trassenverengungen allen an der Schifffahrt Beteiligten bekannt gemacht?

    d) Wie viele Kubikmeter Sandeinschwemmung müssten aus der Trasse gebaggert werden, bevor ein Tanker mit 18,99 m Tiefgang Jade-aufwärts bis zur Nordwestdeutschen Ölleitungsgesellschaft (NWO) fahren kann?

    e) Wie viel Baggerzeit wird veranschlagt, bis die Trasse gegebenenfalls wieder auf Seekarten-Solltiefe und -breite ausgehoben ist?

a) Anstelle der planfestgestellten maximal zulässigen Sohlbreite der Fahrrinne von 300 m wird entsprechend der aktuellen verkehrlichen Anforderungen der Nutzer durchgängig eine bedarfsgerechte Fahrrinnenbreite von 250 m vorgehalten.

b) Der in der Frage angesprochene Bereich befindet sich im Seitenstreifen zwischen der bedarfsgerecht vorgehaltenen Fahrrinne und dem durch Tonnen gekennzeichneten Rand des Fahrwassers. Die Wassertiefe in dieser Zone bewegt sich zwischen der baggertechnisch vorgehaltenen Bedarfstiefe in der Fahrrinne und der hydro-morphologisch beeinflussten natürlichen Tiefe in der Jade.

c) Die Schifffahrt wird durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven sowie durch die Lotsen informiert. Darüber hinaus erfolgt gegebenenfalls eine öffentliche Bekanntmachung.

d) Es wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 7 verwiesen, wonach derartige Schiffsgrößen das Revier der Jade derzeit nicht befahren. Es handelt sich daher um eine rein theoretische Betrachtung. Es müssten in einem solchen Fall rund eine Million Kubikmeter Bodenmaterial aus der Fahrrinne gebaggert werden.

e) Zur Anpassung der Fahrrinne für einen fiktiven Tanker zur NWO mit 18,99 m Tiefgang würde maximal zwei Monate Baggerzeit veranschlagt werden.

12. Welche Sicherheit hat ein Schiffsführer hinsichtlich der Seekartenangaben, wenn bei normalem Tide-Niedrigwasserstand pflichtgemäß so nahe wie möglich am äußeren rechten Rand des Jade-Fahrwassers gefahren werden muss?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11b verwiesen. Der Schiffsführer ist im Rahmen seiner seemännischen Sorgfaltspflicht dazu angehalten, sich im Vorfelde über den genauen Zustand des Fahrwassers zu informieren. Die Sohllage in den Seitenstreifen wird durch Seevermessung häufig erfasst, und es erfolgen bei wesentlichen Abweichungen von den Seekartenangaben öffentliche Bekanntmachungen.

13. Wie und in welchen der hydromorphologischen Dynamik entsprechenden Zeitabständen werden die in den Seekarten verzeichneten Tiefenangaben in den rund 150 Meter breiten Seitenstreifen des Jade-Fahrwassers kontrolliert?

    a) Wie oft sind Kontrollpeilungen zur Erfassung der für die Schifffahrt relevanten morphologischen Veränderungen erforderlich?

    b) Welche Anzahl von Kontrollpeilungen wurde in welchen Zeitabständen in den letzen drei Jahren durchgeführt?

    c) Welche Kommunikationswege (Nachrichten und Bekanntmachungen für Seefahrer, Lagemeldung der Verkehrszentrale) werden genutzt, um Abweichungen von den Seekartenangaben bekannt zu machen?

a, b) Die Fahrrinne und die fahrrinnennahen Bereiche werden mindestens monatlich gepeilt. Die übrigen Bereiche innerhalb des Fahrwassers werden entsprechend ihrer nautischen und morphologischen Relevanz weniger häufig, mindestens aber halbjährlich gepeilt.

c) Aktuelle Tiefenangaben in Form von ausgewerteten Peilplänen stehen der Verkehrszentrale Wilhelmshaven und den Lotsen ständig zur Verfügung. Im Rahmen der Maritimen Verkehrssicherung durch die Verkehrszentrale bzw. der Beratung durch die Lotsen werden die Schiffsführungen über ggf. relevante Abweichungen zu den Seekartenangaben informiert. Wesentliche Abweichungen von den Seekartenangaben werden darüber hinaus veröffentlicht in den Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) bzw. den Nachrichten für Seefahrer (NfS).

14. Welcher maximale Tiefgang ist bei normalem Tide-Niedrigwasser für Schiffe zulässig, die außerhalb der Trasse des Jade-Fahrwassers fahren?

15. Ab welchem Tiefgang müssen Schiffe bei Normal-Niedrigwasser die Trasse des Jade-Fahrwassers benutzen?

Schiffe mit mehr als 13,5 m Tiefgang müssen die Fahrrinne benutzen.

16. Welche unterschiedlichen Streckenabschnitte auf der Jade gibt es, in denen das Begegnen und Überholen erlaubt bzw. in denen es wegen zu geringer Wassertiefen in den seitlichen Fahrwasserstreifen verboten ist (bitte mit Angabe der jeweiligen Streckenabschnitte)?

Vorgaben hierzu enthält die Bekanntmachung der WSD Nordwest zur Seeschifffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO). Dortige Vorgaben zum Begegnungs- und Überholverbot sind:

- Zwischen dem Tonnenpaar 3/4 und der Tankerlöschbrücke der NWO für alle Fahrzeuge, die auf die vertiefte Rinne angewiesen sind.
- In dem Fahrwasserabschnitt zwischen den Tonnenpaaren 15/Blaue Balje 1 und 16 sowie 19 und 20/Mittelrinne 12 (Umfahrung Minsener Oog) und in den Kurswechselbereichen bei den Tonnenpaaren 3/4, 33/34 und 45/46 für folgende Fahrzeuge untereinander:

  a) Fahrzeuge mit einem Tiefgang von 13,5 m und mehr,

  b) Fahrzeuge mit einer Länge von 250 m und mehr,

  c) außergewöhnliche Schub- und Schleppverbände.

- In der Fahrtstrecke zwischen den Tonnenpaaren 15/Blaue Balje 1 und 16 sowie 19 und 20/Mittelrinne 12 für Tankschiffe, die Stoffe nach § 30 Abs. 1 Nr. 1a SeeSchStrO, Äthylendichlorid oder Vinylchlorid Monomer befördern, untereinander und gegenüber allen anderen Fahrzeugen über 3 000 tdw.

17. Welche Management-Vorkehrungen sind getroffen worden, um frühzeitig zu verhindern, dass sich Fahrzeuge in Streckenabschnitten begegnen oder überholen, in denen sie untereinander trassengebunden sind?

    Gibt es dazu eine Kennzeichnung kritischer Streckenabschnitte, in denen ein Überhol- bzw. Begegnungsverbot mehr als anderswo zum Tragen kommt?

Regelungen sind diesbezüglich in den Bekanntmachungen der WSD Nordwest zur Seeschifffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) festgelegt. Im Rahmen der maritimen Verkehrssicherung erfolgt durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven die Überwachung des Reviers. Anhand von z. B. Weg-Zeit-Diagrammen sind von dort aus rechtzeitig mögliche Begegnungen in den betreffenden Streckenabschnitten erkennbar. Auf diese wird dann mit schifffahrtspolizeilichen Maßnahmen entsprechend eingewirkt.

18. Ab welchem Tiefgang sind das Jade-Fahrwasser benutzende Fahrzeuge z. B. bei Normal-Niedrigwasser trassengebunden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

19. Welche Vorkehrungen sind getroffen, um frühzeitig zu verhindern, dass sich Schiffe in trassengebundenen Streckenabschnitten begegnen oder überholen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

20. Müssen große, trassengebundene Tanker aufgestoppt werden, wenn ein kleineres, nicht lotsenpflichtiges Schiff mit mehr als sechs Meter Tiefgang während der Niedrigwasserphase in einem kritischen Streckenabschnitt des Jade-Fahrwassers auf die Benutzung der Trasse angewiesen ist?

Nein, da ein vorausschauendes Verkehrsmanagement durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven erfolgt.

21. Wie sind die kritischen Streckenabschnitte gekennzeichnet, in denen Überhol- bzw. Begegnungsverbote gelten?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 16 und 17 verwiesen. Eine gesonderte Kennzeichnung mit Seezeichen erfolgt nicht.

22. Wie lange dauert es, bis die Messung einer Mindertiefe im Jade-Fahrwasser die Verkehrszentrale Wilhelmshaven erreicht?

Für die Aufbereitung und Plausibilisierung der Messdaten einer Fahrwasserpeilung ist ein Zeitaufwand von ein bis zwei Tagen erforderlich. Der fertige Peilplan wird unmittelbar an die Verkehrszentrale Wilhelmshaven und an die Lotsen weitergegeben. Sollten bei der Erstellung des Peilplanes außergewöhnliche

Untiefen entdeckt werden, erfolgt vorab eine sofortige Unterrichtung der Verkehrszentrale.

23. Auf welche Weise werden die von der bekannt gemachten Solltiefe abweichenden Mindertiefen durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven an die Schifffahrt übermittelt?

24. Unter welchen Umständen oder Voraussetzungen unterbleibt eine Übermittlung der von der Solltiefe abweichenden Mindertiefen an die betroffene Schifffahrt?

Mindertiefen, die zu möglichen Beeinträchtigungen für die Schifffahrt führen, werden durch die stündlichen Lagemeldungen sowie in besonderen Fällen durch Einzelinformation übermittelt.

25. Wie sind die im Jade-Fahrwasser vorgehaltenen Trassenbreiten auf den Radarbildschirmen des nautischen Amtspersonals sowie auf denen der Lotsenberatung kenntlich gemacht?

    a) Welche Trassenbreite steht laut Radarbildschirmen für trassengebundene Schiffe zur Verfügung?

    b) In welchem Ausmaß stimmt die Kennzeichnung der Trassenränder auf den Radarbildschirmen möglicherweise nicht mit den tatsächlich vorgehaltenen Sohlbreiten überein?

a) Es wird auf den Radar-Bildschirmen mittels synthetischer Layer auf „ECDIS-Basis“ eine 300 m breite Fahrrinne angezeigt.

b) Es wird auf die Antwort zu Frage 11a verwiesen.

26. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die öffentlich bekannt gemachten Solltiefen und -breiten des vertieften Jade-Fahrwassers tatsächlich vorgehalten werden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7, 9 und 11 verwiesen.

27. Reicht die übliche Veröffentlichungspraxis von Unterschreitungen der bekannt gemachten Solltiefen und Sollbreiten des vertieften Fahrwassers (Trasse) sowie der Tiefenangaben in den Seitenstreifen des Fahrwassers aus, um Havarien auf Grund unzureichenden Informationstandes der Schiffsführungen ausschließen zu können?

Ja. Die Kombination von öffentlichen Bekanntmachungen und laufenden Informationen über die Verkehrszentrale und die Lotsen gewährleistet dies.

28. Welche dringenden Verbesserungen sieht die Bundesregierung angesichts der Bedeutung Wilhelmshavens als Marinestandort und des insgesamt zunehmenden Schiffsverkehrs für die Fahrrinne des Jade-Fahrwassers vor?

Derzeit sind keine Entwicklungen im Schiffsverkehr absehbar, die eine Anpassung der Fahrrinne der Jade erforderlich machen.

29. Welche Kosten sind mit der geplanten Verlegung der Fahrrinne und Schaffung der wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereiche des Jade-Weser-Ports verbunden, und wann werden die Maßnahmen gegebenenfalls durchgeführt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

30. Welche weiteren Eingriffe in den Wasserlauf der Jade sind im Zusammenhang mit dem Bau des Jade-Weser-Ports geplant, und welche Kosten sind damit jeweils verbunden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

31. Welche Bundesverkehrswegeprojekte sind für die Anbindung des Jade-Weser-Ports (Hinterlandanbindung) im Einzelnen geplant, zu welchen Terminen sollen diese fertiggestellt sein und welche Kosten sind damit jeweils verbunden?

Als Hinterlandanbindung des JadeWeserPorts ist insbesondere im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege die Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven mit zweigleisigem Ausbau und Elektrifizierung der Strecke enthalten. Sie fand ebenso Eingang in den neuen Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010. Die Investitionskosten betragen insgesamt etwa 110 Mio. Euro. Davon sind bereits 2003 für 10 Mio. Euro Langsamfahrstellen beseitigt worden (Baustufe 1). Bis 2009 sind Investitionen in Höhe von 25,4 Mio. Euro (davon 20,5 Mio. Euro Bundesmittel) für die Verbesserung der Nordstrecke im Zusammenhang mit dem Ausbau des JadeWeserPorts vorgesehen (Baustufe 2). Darüber hinaus hat die DB Netz AG die ersten Planungsschritte zur Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit mit Elektrifizierung der Strecke (Baustufe 3) eingeleitet. Die Fertigstellung dieser Baustufe ist noch nicht terminiert.

Zum Anschluss des JadeWeserPorts an das Autobahnnetz ist eine Verlängerung der Autobahn 29 um rund 2 km mit Gesamtkosten von rund 10 Mio. Euro vorgesehen. Der Planungsentwurf ist bereits fertiggestellt. Die Planungskosten für die Verlängerung der Autobahn tragen die Länder Niedersachsen und Bremen, die Baukosten außerhalb des Hafengeländes trägt der Bund. Die Bauausführung erfolgt zeitgleich mit dem Bau des JadeWeserPorts.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333